GURPS

Их звёздный час

Конспективное изложение книги

Перевод:
Егор Мельников

Создатели

Автор текста: Мишель Армеллини
Система **GURPS** придумана Стивом Джексоном
Редактура: Скотт Херинг

Содержание

Вступление 4
Машины смерти 6
Кровь, пот и слёзы: Основные события 8
Арсенал 11
Зенитные орудия Великобритании 11
Зенитные орудия Германии 13
Британские самолёты 14
Немецкие самолёты 16

Вступление

21 июня 1940 года французы приняли жёсткое и почти издевательское предложение Гитлера о “перемирии”, которое заканчивалось фактическим переходом французских земель в руки фюрера. В предыдущие десять месяцев Германия также напала на Польшу, Голландию, Бельгию, Люксембург, Данию и Норвегию. Большинство других европейских стран были либо прямыми союзниками Германии, либо, по крайней мере, “сторонними наблюдателями” (которые прекрасно знали, что рано или поздно им придётся принять навязанный Гитлером “мир”).

До вступления в войну Красной армии и тем более США оставались долгие, долгие месяцы, и Соединённое Королевство на весьма и весьма внушительный срок осталось единственным настоящим врагом Германии. Гитлер прекрасно понимал, что с точки зрения геополитических интересов у Германии нет причин вести войну с Великобританией, которая была колониальной империей и не претендовала на абсолютную власть над европейским континентом. Но долгосрочный план нацистской Германии состоял в том, чтобы обезопасить *лебенсраум* (жизненное пространство) на востоке. А это означало войну с Советским Союзом, которая наступила бы рано или поздно – однако чем раньше, тем лучше. Красная армия перевооружалась, подтягивалась к границам и в целом готовилась если не к войне с Гитлером (об этом поначалу не шло и речи), то к войне как таковой.

Любопытный исторический факт заключается в том, что на тот момент британцы боялись коммунистов намного больше нацистов, поэтому казалось логичным, что Гитлеру стоит закончить бессмысленную ссору с Великобританией и повернуть свою армию на восток, где находился реальный враг. И согласно некоторым документам и воспоминаниям современников, Гитлер более чем серьёзно рассматривал такую возможность – не в последнюю очередь потому, что он с восхищением относился к колонизаторским успехам британской короны.

Британцы, однако, объявили войну по уважительной причине. Им не хотелось гибнуть за Данцигский коридор, но превращение одной европейской страны (и тем более Германии, которая всё ещё обладала сомнительной репутацией из-за событий предыдущей войны) в континентальную сверхдержаву было нешуточной угрозой для островной нации.

Поведение Гитлера до войны уже показало, что он настроен на серьёзное изменение баланса сил во всём мире. Тем не менее, в Лондоне были и политики, и другие влиятельные люди, которые выступали за мир. Фюреру, вероятно, удалось бы заключить с ними сделку в июне 1940 года, поскольку они были порядочными, разумными и не слишком воинственными людьми. Но один из политиков, новый премьер-министр, обладал репутацией, мало

свойственной британским деятелям того времени. 13 мая 1940 года он выступил перед палатой общин, пообещав британцам лишь “кровь, тяжкий труд, пот и слёзы”. Звали его Уинстон Черчилль.

Так была подготовлена почва для нашествия немцев и подлинного вступления Великобритании во Вторую мировую войну. А поскольку море, разделяющее берега Туманного Альбиона и континентальной Европы, служило лучшим на свете противотанковым рвом, и королевский флот господствовал на воде, Германии необходимо было контролировать воздух.

Так начались трагические, кровавые, но исполненные героизма события Битвы за Британию – одного из крупнейших авиационных конфликтов в истории человечества, продлившегося с 10 июля по 30 октября 1940 года.

Машины смерти

В тридцатые годы за бомбардировщиками закрепилась репутация настоящих “машин судного дня”. Многие полагали, что именно бомбардировщики определят исход мировой войны. Сбрасывая на города зажигательные бомбы и отравляющие газы, бомбардировщики не только опустошали промышленные районы, но и подрывали моральный дух вражеской армии, не говоря уже о простых мирных гражданах.

Даже скептики из числа военных инженеров считали, что бомбардировщик “всегда пригодится”, поскольку перехватить его было непросто даже при дневном свете, а ночью – практически невозможно. В тридцатые годы и Великобритания, и Германия приступили к массовому производству дорогостоящих бомбардировщиков. Немцы начали эту гонку вооружений немного поздно, однако прекрасно справились с конструированием элитных машин смерти – если в чём-то Германия и поднаторела с начала двадцатого века, так это в создании жуткой, чудовищной техники.

Идеи о превосходстве бомбардировщиков над другими военными машинами могли казаться немного преувеличенными, однако они не остались только на бумаге. В неспокойный межвоенный период пилоты обеих стран с энтузиазмом проходили полевые испытания за счёт иракцев, абиссинцев, китайцев и испанцев (в случае с британскими, итальянскими, японскими и немецко-итальянскими самолётами соответственно). Точность бомбардировщиков и, следовательно, их эффективность заметно варьировалась в зависимости от качества защиты пострадавшего города. Даже когда защиту наладить не удавалось, как это часто происходило в иракских или абиссинских землях, бомбардировщики показывали себя не так смертоносно, как предполагали военные инженеры.

Это навело военных изобретателей на мысль о том, что бомбардировщики должны быть в первую очередь быстрыми. Для того чтобы нанести по ним удар, защитники должны были сначала найти их в небе (особенно – в ночном небе). И если большинство самолётов, сконструированных после Первой мировой войны, всё ещё были бипланами, полагающимися на манёвренность, то бомбардировщики Второй мировой почти исключительно были мощными монопланами. Многие из них были даже быстрее истребителей. Небо – широкое место, и попасть по самолёту, который сбросил на город бомбу и тотчас же оказался в нескольких сотнях метров от этого места, было практически невозможно.

Таким образом, чтобы отбить это, казалось бы, непобедимое оружие судного дня, защитникам требовались не менее быстрые истребители и опытные пилоты, умеющие найти вражеский бомбардировщик на необъятных воздушных просторах.

Нас слишком мало

Одержимость военных инженеров Германии и Великобритании конструированием смертоносных авиационных машин привела к любопытной ошибке: к началу войны самолётов было произведено больше, чем обучено хоть сколько-нибудь боеспособных пилотов (не говоря об опытных лётчиках).

К лету 1940 г. Королевские ВВС Британии могли отправить в небо 1103 летчика, в то время как люфтваффе – 1450, однако готовых к бою самолётов у британцев было примерно на 10% больше, в то время как у Германии – на добрых 30-40%. Уже к середине лета нехватка пилотов начала чувствоваться как никогда остро, причём, казалось бы, более многочисленные немецкие пилоты жаловались на нехватку боевых соратников чаще британцев. Во многом это объяснялось тем, что немецкая авиация уже успела пострадать от боёв за континентальную Европу весной того же года, в то время как Великобритания вступила в войну относительно “свежей”.

Кровь, пот и слёзы:
Основные события

Вообще, поначалу война с Британией не казалась Гитлеру ни выгодной, ни даже попросту необходимой. Мюнхенское соглашение, подписанное британским премьером Невиллом Чемберленом, признавало за фюрером “законное право” на некоторые из соседних европейских земель (в основном Судетскую область), а сравнительно молодая “арийская идеология” предполагала, что Великобритания относится к той же господствующей расе уберменшей, что и немецкий народ.

Учитывая, что к началу Второй мировой английская армия понемногу эвакуировалась с европейского континента, Германия вообще не имела проблем с наступлением на соседние страны, включая Францию. Чемберлену оставалось признать всё то же “законное право” Германии на основные страны Средиземноморья и несколько областей Востока и Африки, после чего Германия и Британия остались бы единовластными правителями колоссальной части земного шара.

Однако достаточно неожиданная смена министров в мае сорокового года, во время которой согласный с Гитлером Невилл Чемберлен уступил место почти фанатичному противнику нацизма Уинстону Черчиллю, привела к острому разногласию между британскими и немецкими лидерами. Уинстон Черчилль не просто назвал Мюнхенский договор позором британского народа, но и призвал Гитлера немедленно прекратить боевые действия, поклявшись защищать интересы британской короны любой ценой.

Черчилль создаёт должность министра обороны, немедленно её занимает и объединяет командование ВВС, ВМС и Армии Великобритании под своим началом. Красная армия – в скором времени непримиримый враг фюрера – к середине сорокового года всё ещё видит в Гитлере “взрывоопасного союзника”, и хотя никто из советских командующих не может игнорировать опасения разведки касательно поведения фюрера, один из крупнейших сподвижников Сталина Вячеслав Молотов открыто называет противостояние гитлеризму глупостью. События ближайших месяцев заставят и его, и Сталина, и других советских политиков кардинально изменить направление своей военной риторики, однако в сороковом году Черчилль оказывается единственным крупным европейским лидером, непримиримо борющимся с нацистской машиной.

Хорошо понимая, что Черчилль даже не подумает заключать с ним мирный договор, немецкий фюрер интересуется мнением своих командующих о возможности совершить высадку войск на берегах Великобритании. Согласно предоставленным рапортам, германский

флот будет разбит ещё на подступлении британской авиацией, а потому Гитлер даёт один месяц на расчищение неба.

В июле сорокового года более тысячи нацистских бомбардировщиков начинают громить британские аэродромы, суда, заводы, военно-морские базы и даже простые улочки населённых пунктов для подрыва морали британского народа. В воздухе бомбардировщики защищает не менее тысячи сверхсовременных истребителей, однако британским пилотам удаётся организовать ранее невиданный уровень обороны.

Немецкие самолёты один за другим обрушиваются в воду и на берега Британии, а воодушевлённые защитники начинают стремительно наращивать темпы производства новых самолётов. Промышленные объекты обрастают настоящим панцирем из зенитных орудий.

Видя несостоятельность своих планов, Гитлер приказывает сменить цель: теперь немецкие бомбардировщики должны крушить не военные, а гражданские здания. С 24 августа на протяжении почти двух полных месяцев около 160 бомбардировщиков (иногда даже больше) громят британскую столицу. Увидев пылающий Лондон, Черчилль приказывает нанести ответный удар по Берлину.

За время многомесячной битвы одних только лондонцев погибнет почти пятьдесят тысяч, и около полутора миллионов окажутся на улице: в некоторые дома попадало по несколько бомб подряд. Даже символ лондонского величия, Букингемский дворец, оказывается изувечен попаданием взрывного снаряда.

Аналогичным образом обстоит ситуация в абсолютном большинстве городов Южной Англии и Уэльса. Некоторым населённым пунктам суждено пережить по несколько десятков отдельных авианалётов.

Успехи британцев намного слабее – даже не прекращая крушить Берлин, Королевские ВВС скорее обороняются и сбивают немецкие самолёты на подступе к своей родине, чем наносят реальный вред сердцу нацизма. Идёт в прямом смысле слова первая за всю историю человечества авиационная война. К концу сорокового года Гитлер уже понимает, что операции “Морской лев” – высадке немецких солдат и транспортировке техники на берега Британии – не суждено увидеть свет. Это буквально первая война, ведущаяся исключительно в воздухе, без попытки решить конфликт схваткой на суше или воде.

В конце года Гитлер наконец признаёт несбыточность своих планов. Хотя британцам и не удаётся нанести реальный урон Берлину, они не только успешно защищаются от ударов люфтваффе, но и стремительно наращивают производство собственной техники, восстанавливают заводы и окончательно укрепляются в своей решимости довести мировую войну до победного конца.

Мечта Гитлера об открытии Восточного фронта после закрытия Западного никогда не

сбудется, а попытка воевать на два фронта приведёт к разгромному поражению нацистов. Увы, до этого остаются долгих пять лет…

Арсенал

Зенитные орудия Великобритании

Первой британской системой противовоздушной обороны стала среднекалиберная зенитная пушка 76,2-мм Q.F. 3-inch 20cwt, изобретённая ещё в самом начале Первой мировой войны. Поначалу считалось, что она подходит для оснащения кораблей, хотя её быстро стали использовать и на земле. Била она шрапнельными снарядами, которые позже заменили особыми боеприпасами, напоминающими осколочные гранаты.

В минуту такое орудие выпускало порядка 12-14 снарядов: из нового или хорошо ухоженного орудия опытный артиллерийский расчёт мог стрелять чаще, чем раз в пять секунд. В целом, орудие Q.F. 3-inch 20cwt поражало самолёты на высоте до пяти километров, что было вполне достаточно для защиты от большинства авианалётов.

Орудие пользовалось заметной популярностью как в самой Британии, так и у братских народов, которым британцы поставляли сотни таких пушек. Для повышения мобильности орудие нередко устанавливалось на платформу, которую можно было погрузить в грузовик на время перевозки.

Хотя к началу Второй мировой орудие считалось устаревшим, британские артиллеристы были так хорошо с ним знакомы, что почти с гневом встретили новость о появлении нового орудия: 3.7-inch Q.F AA. Эта пушка била куда мощнее предыдущей и могла поражать самолёты на высоте около девяти километров, однако весила почти десять тонн и медленнее разворачивалась.

В итоге возник любопытный, почти комичный (насколько это слово можно использовать относительно боевых действий) парадокс: артиллеристам, которым на вооружение поставляли устаревшую пушку Q.F. 3-inch 20cwt, солдаты откровенно завидовали. Про них говорили, что им повезло.

Для облегчения управления новым орудием и повышения его эффективности 3.7-inch Q.F AA решили облегчить. Почти на каждом заводе это делали по-своему, и хотя 3.7-inch Q.F AA так и осталось главным зенитным орудием Великобритании до конца Второй мировой, в месяц на британских заводах производилось больше двухсот таких пушек, и каждая партия орудий могла отличаться от другой по весу, мобильности, скорострельности и общей эффективности. Артиллеристы, однако, всё ещё вспоминали “славные” старые трёхдюймовки.

В североафриканской кампании новую пушку пытались использовать для уничтожения танков, однако из-за плохой мобильности их так и не удалось применить в бою с толком. Правда, благодаря повышенной скорострельности (около 25 выстрелов в минуту) им иногда и

не требовалось попадать по танкам противника: случалось так, что немцы и итальянцы разворачивали машины, просто увидев тучи песка, поднимаемые в воздух одна за другой, от выстрела к выстрелу. Когда 3.7-inch Q.F AA всё-таки удавалось попасть по танку, орудие либо уничтожало его на месте, либо выводило из строя.

Кроме того, в сороковом году британцы запоздало сообразили, что морские орудия QF 4.5-inch, предназначенные для ведения огня по судам противника, можно использовать в качестве зенитных пушек. Весили такие орудия по шестнадцать тонн, поэтому о том, чтобы перевозить их с места на место, не шло и речи. Их устанавливали в укреплениях, транспортируя на крупных трейлерах, а вес одного боевого заряда составлял почти 40 кг!

Однако била такая пушка на расстояние *свыше* двенадцати километров в воздух, причём совершая примерно по одному выстрелу за четыре секунды. В итоге именно “четырёхдюймовкам” принадлежала честь уничтожения многих немецких бомбардировщиков.

Зенитные орудия Германии

По условиям Версальского договора Германия не могла наращивать производственные темпы в большинстве военных областей, а артиллерийские орудия (включая зенитные) и вовсе подлежали уничтожению.

Но Гитлер не был бы Гитлером, если бы не наплевал на условия договора. Под его началом (а по некоторым утверждениям – ещё до него) Германия начала активные испытания новых орудий. Для того чтобы не вызывать гнева других европейских стран, немцы маскировали артиллерийские батальоны под железнодорожные бригады, а на орудиях, сконструированных в двадцатых и начале тридцатых годов, стояла маркировка 1918 года. Предполагалось, что если такое орудие и обнаружат соседи, объяснить существование устаревшей пушки, не ликвидированной по условиям мирного договора, будет легче, чем испытание нового артиллерийского оборудования.

Последняя задача упрощалась тем, что благодаря лазейкам в Версальском договоре Германия могла производить такие орудия на экспорт, просто не принимая их на вооружение в своей армии. Разумеется, “нереализованный” товар не залёживался на складах и втайне поставлялся в военные части.

В тридцатые годы немцы активно производили различные варианты орудия Flak (под марками 60, 59 и т.д.). Любопытно, что несмотря на хорошие качества орудия, немцы сочли его недостаточно боеспособным, и многие образцы были попросту проданы СССР, с которым Гитлер на тот момент планировал заключить военный союз.

Подлинным достижением немецкой инженерии стало создание 88-миллиметровой зенитной пушки Acht Komma Acht, которая удостоилась сомнительной чести стать настоящей грозой Европы на полях Второй мировой. Это орудие, которое обладало неплохими характеристиками даже по современным стандартам, могло отправить девятикилограммовый заряд на высоту свыше десяти километров (а некоторые вариации – на одиннадцать), причём орудием часто пользовались для стрельбы по горизонтали, где оно поражало цели на расстоянии около пятнадцати километров. При попадании снаряд разрывался, поражая осколками и пехоту, и технику.

К началу Второй мировой в арсенал немецких зенитчиков поступила и сверхэффективная пушка Flak 41, которая производила до 25 выстрелов в минуту, поражала цели на высоте 15 километров (против 12 километров, которыми гордились создатели британских зениток *более позднего* времени) и могла стрелять даже вертикально вверх.

Британские самолёты

По иронии судьбы, один из первых британских истребителей, спроектированных для борьбы с люфтваффе, так и не принял непосредственного участия в воздушных боях. Речь идёт о палубном истребителе Blackburn B-25 Roc, позаимствовавшем название у мифической птицы Рух из арабских преданий. Несмотря на гордое наименование, “Рок” был сконструирован на базе бомбардировщика, с которого сняли лишнее оборудование, взамен установив пулемёт – а это парадоксальным образом сделало самолёт лишь медлительнее.

В итоге план британских инженеров, прекрасно смотревшийся на бумаге, породил истребитель, неспособный выполнять свою главную функцию: догонять и сбивать в воздухе немецкие бомбардировщики. “Рок” ещё пройдёт своё боевое крещение в качестве малоэффективного гидросамолёта, однако этот проект британских изобретателей закончился крахом.

Куда успешнее сложилась судьба самолёта Boulton Paul Defiant, который представлял собой двухместный истребитель с закрытой кабиной и убирающимся шасси. Достаточно необычной находкой британских изобретателей стало создание вращающейся турели, на которую устанавливались все орудия. Строили “Болтонов” ещё с тридцать восьмого года, и во Второй мировой приняли непосредственное участие больше тысячи таких самолётов. О его успешности говорит уже то, что агенты люфтваффе намеренно изучали особенности его конструкции с тем, чтобы обучить немецких пилотов бороться с британскими лётчиками, получившими в распоряжение именно “Болтон Дифаэнт”.

Однако, по мнению многих военных историков, звание подлинного спасителя Соединённого Королевства должно отойти машине Supermarine Spitfire. Несмотря на относительную малозащищённость этого самолёта, его манёвренность была столь велика, что многие пилоты с радостью принимали новость о том, что им достанется именно “Спитфайр”. За время войны было выпущено более 20000 таких машин, и многие жители Соединённого Королевства до сих пор считают “Спитфайры” одним из символов победоносной Битвы за Британию.

Активнейшее участие в Битве за Британию принимали машины Bristol Beaufighter – в каком-то смысле новаторские самолёты, которые изначально разрабатывались как истребители, однако в силу достаточно гибкой конструкции допускали использование в качестве бомбардировщиков, торпедоносцев и даже специализированных ночных истребителей. Торпедоносные варианты “Бофайтеров” часто гибли от зенитного огня, поскольку летели близко к воде и легко попадали на глаза корабельным артиллеристам противника, однако в целом “Бофайтеры” небезосновательно считались полулегендарными самолётами, достойными звания истинных защитников Туманного Альбиона.

Достаточно удивительно, что во Второй мировой войне Королевские ВВС Британии продолжали активно использовать и бипланы. В 1934 году военные инженеры Соединённого Королевства даже создали новый биплан с двумя пулемётами, Gloster Gladiator. Несмотря на сравнительную малозащищённость “Гладиатора”, эта модель принимала участие сразу в нескольких битвах Второй мировой, включая Норвежский театр военных действий.

Хотя Великобритания поднимала в небо множество самых разнообразных бомбардировщиков, включая известную серию монопланов Vickers Wellesley, мало кто из них могу соревноваться по эффективности и популярности с четырёхмоторной машиной Avro Lancaster. Сказать, что Ланкастеры были известны и широко использовались, значило бы недооценить их массовость и смертоносность. Примерно три из четырёх бомб, когда-либо сброшенных на немецкие города, промышленные объекты и военные базы, были выпущены пилотами Avro Lancaster. Одни только эти самолёты сбросили за военные годы более полумиллиона тонн взрывчатки. Помимо прочего, “Ланкастеры” часто использовались для сбрасывания прыгающих бомб – необычных снарядов, способных проскользить по воде перед окончательным погружением.

Родным братом “Ланкастеров” был самолёт Short Stirling. “Стирлинг” мог брать на борт свыше шести тонн взрывчатки, причём с полной бомбовой нагрузкой он пролетал больше тысячи километров. Благодаря эффективности “Стирлинга” эта машина находилась на вооружении Соединённого Королевства не только на протяжении всей Второй мировой, но и непродолжительное время после её окончания.

Не меньшую известность, чем “Стирлинги” и “Ланкастеры”, получила машина Handley Page Halifax, сбросившие в промежуток между мартом 1941 года и апрелем 1945-го более двухсот тысяч тонн взрывчатки. За это время было построено больше шести тысяч машин – увы, почти каждая третья из них погибла в боях с люфтваффе.

Немецкие самолёты

Одной из самых узнаваемых и символичных машин люфтваффе был бомбардировщик Heinkel He 111, который в тридцатые годы строился под видом пассажирского самолёта. “Хайнкель” обладал запоминающимся внешним видом из-за своих крыльев, смахивавших на лотки от лопаты. Поначалу в Битве за Британию командование люфтваффе делало ставку именно на “Хайнкели”, однако после того как их начали один за другим сбивать “Болтоны” и “Спитфайры”, Heinkel He 111 стал использоваться именно так, как некогда его и представляли немцы обманутой европейской общественности – в качестве транспортника.

Главным проклятием британцев, как и многих других народов середины двадцатого века, стала немецкая разработка Junkers Ju 87. Прозванные “Штуками” (вслед за немецким “Stuka”), “Юнкерсы” представляли собой пикирующие бомбардировщики, способные сбрасывать бомбы с поистине фантастической точностью. После сбрасывания бомбы во время пике немецкий лётчик мог быстро вернуть самолёт в горизонтальное положение. Больше того, в отличие от некоторых других пикирующих бомбардировщиков того времени, “Юнкерсы” оснащались специальными тормозами, которые мешали самолёту разгоняться во время пике. Если среди немецких воздушных машин и есть настоящий символ блицкрига, то это, без сомнения, Junkers Ju 87.

Другим знаменитым самолётом начала войны был Messerschmitt Bf.109 – вероятно, одна из лучших воздушных машин Второй мировой. “Мессершмитт” быстро развивал скорость и отличался настолько удобным управлением, что немецкие лётчики даже разработали специальную *тактику соколиного удара* – пикирования на самолёт противника на огромной скорости, а затем резкого рывка вверх. В итоге “Мессершмитт” вёл волнообразный полёт, поднимаясь ввысь, обрушиваясь оттуда с обстрелом и затем вновь уходя на недосягаемую высоту. Из-за предельной манёвренности Messerschmitt Bf.109 попасть по нему было очень и очень трудно.

И только из-за сравнительно маленького топливного бака, мешавшего “Мессершпиттам” подолгу оставаться в воздухе, а также из-за потери манёвренности на большой высоте в конечном счёте немцам пришлось подумать о замене этой машины. Однако даже когда Messerschmitt Bf.109 перестали производить, он всё равно сохранил звание одного из самых массовых самолётов в военной истории: всего за годы Второй мировой в небо поднялось более 34 тысяч этих смертоносных машин (лишь на несколько тысяч меньше, чем советских рекордсменов “Ил-2”).

Отдельно стоит заметить, что в более поздние годы (1941-1945) огромным достижением немецкого командования стало массовое производство Focke-Wulf Fw 190 Würger – многоцелевого самолёта, который использовался в качестве истребителя, перехватчика,

штурмовика и иногда даже транспортного или разведывательного самолёта. Тем не менее, хотя “Фокке-Вульф” уже существовал к началу Битвы за Британию, активные столкновения с этой машиной происходили немного позже, в основном с 1942 года. Описание эскадрилий Focke-Wulf Fw 190 Würger в сороковом году следует считать редкостью, если даже не анахронизмом.